ANUL XIII No. 1560 — 4 PAGINI 3 LEI — Vineri 4 Ianuarie 1935

Gazeta Sporturilor

ABONAMENTE
Pe un an . . . . . LEI 1000
Pe șase luni 500
Instituțiuni, Cluburi și Proprietari 2000

MARE COTIDIAN SPORTIV
Birourile : STRADA INGINER ANGHEL SALIGNY No 2. — BUCUREȘTI.
Fondatori: E. EMILIAN și E. MUNTEANU — Director: AL. MUNTEANU — Prim redactor: N. PAPAGHEORGHE

PUBLICITATEA DUPA TARIF
Telefon { Direcție 3.26.60 / Administrație 3.26.60 / Redacție și Provincie 3.26.69

AVIONUL „CAROL REGELE ROMÂNILOR" S'A PRĂBUȘIT

Dimitrescu a fost omorât, iar Frim s'a salvat cu paraşuta. Cauzele accidentului. O convorbire telefonică cu Frim.

Corpul neînsufleţit al lui Dimitrescu va fi adus în ţară. Tragicul accident a produs o dureroasă impresie în întreaga ţară

In carlingă, înaintea decolării

Capitala şi apoi ţara întreagă au fost fulgerate eri de tragica prăbuşire a avionului care ducea pe Frim şi Dimitrescu spre ţelurile consacrării definitive.

O întâmplare nefericită, care urmează să fie cercetată, a despărţit pe veci doi buni prieteni, doi sportivi de rasă, doi tineri dintr'o bucată. Pe unul l-a scos dintre vii, pe celălalt l-a făcut marter nepuţincios al tragediei.

Sportul românesc a fost crunt încercat în pragul anului care a început.

Incă de Marţi seara, începuseră să circule în Capitală svonuri tot mai alarmante, referitoare la soarta sburătorilor români Alexandru Frim şi Vasile Dimitrescu, porniţi Luni dimineaţa cu destinaţia Paris.

In intenţia lor era să efectueze raidul proectat pe distanţa Bucureşti-Sidney-Bucureşti (36.000 km). Când au luat iniţiativa acestui raid, cei doi sburători îşi propuseseră să sboare dela Bucureşti spre Asia Mică şi de aci mai departe peste Asia până în Australia.

Au trebuit însă în ultimul moment, să modifice ruta, întrucât fabrica Gnome et Rhone care le confecţionase motorul nu dădea nici o garanţie dacă motorul nu era revizuit de inginerii uzinelor.

Atunci, Frim şi Dimitrescu au decis să sboare spre Paris, spre a pune motorul în supravegherea inginerilor fabricei constructoare, iar de aci să treacă la Marsilia, Neapole, Cairo Bagdad şi mai departe.

O NOUA INTARZIERE

Schimbarea rutei a provocat o nouă întârziere, dat fiindcă aviatorii trebuiau să capete permise de sur vol şi pentru ţările cari nu figurau în primul itinerariu, respectiv: Jugoslavia, Ungaria, Austria şi Germania.

In fine, în ziua de 31 Decembrie, ultima zi a anului trecut, la ora 11 şi 20, Frim şi Dimitrescu au decolat dela aerodromul Pipera, după ce făcuseră serioase eforturi pentru punerea în funcţiune a motorului.

Patruzeci minute maitârziu, avionul CAROL REGELE ROMANILOR a fost semnalat deasupra Severinului. De aci nu s'a mai primit nici o ştire dela cei doi aviatori; cari totuşi, luptând cu numeroase intemperii, au aterizat pe aerodromul din Viena, la o oră târzie, când nu se mai puteau căpăta informaţiuni asupra sborului şi aterizării.

PLECAREA DIN VIENA

Marţi dimineaţa, după ce au luat o gustare, Frim şi Dimitrescu au urcat voioşi în carlinga avionului şi la 8 jumătate au decolat având în faţă un admirabil buletin metereologic.

Pe drum însă, la numai câteva sute de kilometri de Viena, atmosfera a devenit nefavorabilă, fapt care a determinat pe sburători să urce la 3000 metri.

La ora 11 jumătate ei se găseau între oraşele Karlsruhe şi Baden Baden, pe cari nu le vedeau însă din cauza unei dese pături de nouri.

LA 1300 METRI

După socotelile ce făcuseră, credeau că sunt în apropierea Rhinului care constituia un admirabil punct de reper. Au coborât deci până la 1500 metri dar vizibilitatea nu era mai bună. Au continuat coborârea până în momentul în care altimetrul indica 1300 metri.

In acest moment, avionul a făcut o mişcare bruscă în sus şi intrând în pierdere de viteză s'a angajat în vrilă, prăbuşindu-se la pământ.

Frim a sărit cu paraşuta reuşind să se salveze, fără să sufere nici cea mai mică leziune.

Avionul s'a făcut praf, iar Vasile Dimitrescu a fost găsit mai departe de avion, transformat într'o masă de carne.

Ce spune Alexandru Frim

Eri spre prânz, Alexandru Frim care se găseşte în localitatea Buehl, situată în imediată apropiere a oraşului Baden Baden, a avut o convorbire telefonică cu d. Dumitru Grecescu, înlocuitorul lui Vasile Dimitrescu în funcţia pe care acesta o avea în întreprinderea C. A. M.

Iată, cum relatează Frim, accidentul care a costat viaţa celui mai bun prieten al lui, a aceluia în tovărăşia căruia a reuşit isprava aducerii în ţară a titlului mondial de bobsleigh.

IN DRUM SPRE STRASSBURG

«Decolaserăm la Viena, la ora 8 şi 30, după ce efectuasem în condiţiuni bune, parcursul Bucureşti-Viena.

«Buletinul meteorologic pus la dispoziţie de conducătorii aerodromului austriac, se prezenta foarte bine şi ne lăsa speranţa că vom efectua şi ruta Viena-Strassburg.

«Pe drum însă, vremea s'a strident din ce în ce mai mult şi la un moment ne-am trezit într'o pâclă de nouri extrem de densă. Navigam la 3000 metri înălţime.

«Vasile Dimitrescu, cu mâna pe manşă, pilota avionul, în timp ce eu mă ocupam cu calculele de sbor.

IN APROPIERE DE BADEN BADEN

«La ora 11 jumătate, calculele îmi indicară că trebue să fim cam în dreptul Rhinului, care constituia pentru noi un admirabil punct de reper.

«Atunci am rugat pe Vasile Dimitrescu să facă manevra de coborâre, convins fiind că Strassburgul nu putea fi departe.

«Ajunşi la 1500 metri, vizibilitatea continua să fie imposibilă şi deaceea i-am spus lui Dimitrescu să continue coborârea.

O MANEVRA CURIOASA

«In momentul când altimetrul indica înălţimea de 1300 metri, avionul a început să urce brusc. M'am uitat curios la amicul meu, crezând că ivirea unui obstacol l-a obligat să execute această manevră. L-am bătut pe umăr, întrucât nu-mi explicam situaţia. Dimitrescu nu mi-a răspuns şi atunci am pus mâna pe comenzi, cu intenţia să redresez avionul. Era însă prea târziu. Avionul intrase în pierdere de viteză şi o secundă mai târziu s'a angajat în vrilă. Am făcut eforturi spre a-l redresa. Când mi-am dat seama că numai este nimic de făcut, am încălecat pe carlingă şi lovind cu pumnul pe Dimitrescu i-am arătat să sară cu paraşuta. Nici de data aceasta nu mi-a răspuns şi eu mi-am dat drumul în gol.

PLUTIND CU PARAŞUTA

«Paraşuta mea sistem Irving s'a deschis imediat şi am putut urmări prăbuşirea avionului. Scrutam în acest timp zarea, spre a vedea plutind o a doua paraşută, aceia cu care urma să se salveze Vasile Dimitrescu. Nu puteam să înţeleg ce se întâmplase cu el şi refuzam să cred că şi-a găsit moartea în condiţiuni atât de tragice.

«Paraşuta m'a depus într'un pom, situat la numai 50—60 metri de locul pe care avionul nostru se găsea complect sfărâmat.

Vasile Dimitrescu nu era în carlingă

«M'am coborât din pom şi am înaintat cu durerea în suflet, spre locul dezastrului. Intre sfărâmăturile avionului nu se găsea nici urmă din prietenul meu. Atunci speranţa încolţi în mine. Poate că totuş, Vasile Dimitrescu s'a salvat, ca şi mine, cu paraşuta. Privean de jur împrejur,

V. DIMITRESCU

crezând că îl voi vedea venind spre mine sau continuându-şi coborârea cu imensa umbrelă.

«Decepţie. Lângă malul unui râuleţ, Vasile Dimitrescu zăcea fără suflare, transformat într'o masă informă de carne.

IPOTEZE

Din felul cum s'a produs accidentul nu-mi pot da seama datorită cărui fapt Vasile Dimitrescu a executat manevra fatală, după cum nu ştiu cărui motiv să atribui faptul că amicul meu nu a răspuns la cele două apeluri ale mele.

«In fine, nu-mi explic deasemenea, de ce nu a utilizat paraşuta când avea destul timp pentru acest lucru.

«Modul cum au decurs lucrurile mă îndreptăţesc să cred că Vasile Dimitrescu, ori era leşinat, ori murise în urma unei sincope cardiace.

Este părerea mea care nu cred să nu corespundă realităţii».

ALTA VERSIUNE

Dela Pipera Frim şi Dimitrescu au pornit spre Capitala Austriei având bune indicaţii meteorologice.

Aterisarea la Viena s'a făcut în condiţii excelente.

A doua zi fiind Anul Nou şi nici un avion de cursă neplecând, piloţii noştri au pornit spre Strassbourg fără a fi luat date exacte asupra stării atmosferice.

Cerul fiind acoperit piloţii au luat înălţimea necesară. După 2 ore şi 30 m. de zbor, simţind că sunt aproape de Strassbourg, au început Dimitrescu, nevoind să sară cu paraşuta şi crezând că va mai putea să aducă aparatul pe linia de zbor s'a sdrobit cu avionul de pământ, în apropierea localităţii Buhl la o mică depărtare de Strassbourg (30—40 km.).

Dimitrescu a fost găsit mort sub sfărâmături.

Frim s'a coborât cu paraşuta la 100 de m. departe de locul unde se sfărâmase avionul, sub care zăcea fără viaţă Dimitrescu.

N. R. — Putem preciza că versiunea exactă este cea care arată că rămăşiţele pământeşti ale lui Vasile Dimitrescu, au fost găsite la mare distanţă de sfărâmăturile avionului.

PE MARGINEA VERSIUNILOR

Vom spune dela început că avionului nu i se poate reproşa nimic. El era de foarte bună calitate şi poseda cele mai moderne aparate de sbor fără vizibilitate.

Până în momentul accidentului, nici unul dintre piloţi nu făcuseră vreo greşeală, ba chiar au condus cu multă pricepere. Dovadă că au sburat peste 500 km., fără punct de reper, prin ceaţă şi nouri, păstrând linia dreaptă şi începând să coboare aproape de ţel. Deci, cunoşteau bine sborul fără vizibilitate.

Astfel stând lucrurile, trebue să conchidem că în momentul manevrei fatale, s'a petrecut ceva anormal. Pare foarte probabil că Dimitrescu a avut iluzia optică a întâlnirii unui obstacol şi atunci a tras cu intenţia să câştige înălţime. In această clipă trebue să se fi produs o lacună de pilotaj, iar când Frim a intervenit, după ce avionul se angajase în vrilă, era prea târziu.

Deasemenea nu este exclus ca Dimitrescu să-şi fi pierdut cunoştinţa odată cu efectuarea manevrei greşite şi, blocând comenzile nu i-a lăsat camaradului său, posibilitatea de a repara greşala.

A SARIT DIMITRESCU PESTE BORD ?

Se naşte însă întrebarea dacă versiunea că Vasile Dimitrescu a încercat să se salveze cu paraşuta şi s'a împiedicat în aparate, este adevărată.

Poziţia în care s'a găsit cadavrul, lasă să se bănuiască acest lucru dar nu îl certifică cu siguranţă.

S'ar fi putut întâmpla ca Dimitrescu să fi fost proectat din carlingă în momentul ciocnirii avionului de pământ, după cum nu este imposibil ca el să fi fost aruncat din carlingă în timpul prăbuşirii aparatului.

Desigur că ancheta ce es va întreprinde va da la iveală o serie de fapte noui, cari însă nu vor putea elucida complet fazele nenorocirii întâmplată la Buhl.

Ar mai fi de adăogat ca Alexandru Frim va fi în măsură să dea amănunte mai ample şi mai precise, imediat ce se va reculege pe urma emoţiilor prin care a trecut.

Eri când a telefonat la Bucureşti se mai găsea sub influenţa accidentului şi nu a putut da decât detalii asupra faptelor mai importante cari

(Citiţi continuare în pagina 2-a)

Conducerea ziarelor de specialitate «Sportul Zilnic» şi «Gazeta Sporturilor» ajungând la constatarea că motivele cari au determinat apariţia ziarului «Sportul Zilnic», adică lupta pentru asigurarea prepondenţei elementelor româneşti în toate manifestaţiunile sportive sau oficiale şi pentru împiedicarea prin sport a asociaţiunilor şi manifestărilor de revendicări minoritare, dăunătoare Statului Român, este astăzi baza de acţiune a ambelor ziare de specialitate şi că această bază este adoptată şi de majoritatea gazetelor zilnice cari au pagini sportive, găseşte că nu mai este necesară apariţia ambelor cotidiane sportive de specialitate pentru apărarea mai departe a acestor interese naţionale româneşti în sportul nostru.

«Gazeta Sporturilor», ca cea mai veche publicaţie sportivă, având în acelaş timp şi un caracter profesional, îşi asumă singură sarcina şi obligaţia de a duce mai departe lupta pentru menţinerea în sportul românesc a acestor principii atât de greu câştigate şi cari sunt astăzi în deobşte recunoscute.

«Sportul Zilnic» care nu a înţeles să fie sau să rămână o publicaţiune sportivă profesională sau comercială, găseşte în aceste condiţiuni misiunea sa terminată şi încetează în consecinţă apariţia cu numărul său de astăzi.

Pentru viitor s'a stabilit un program pentru a se asigura o acţiune naţională şi cinstită în manifestaţiunile sportive cât şi în conducerea şi promovarea sporturilor.

«GAZETA SPORTURILOR»
«SPORTUL ZILNIC»

Documente fotografice dela Balcaniadă

Sus: **O faţă la poarta greacă, în matchul România-Grecia. Portarul Rimbas în luptă cu Dobai, respinge cu pumnii. In fund, Petea Vâlcov.**

Jos: **Inaintea matchului, echipa României, surâzătoare, pozează în mare favorită...**